

AUFFANGLAGER AUTOBAHN

Die Mittagssonne scheint mit voller Kraft auf die Raststätte Aachener Land Nord. Erst zu Beginn des Jahres wurde die komplette Anlage kurz vor der Grenze zu Belgien und den Niederlanden umgestaltet. Eine tolle Sache! Der Schwerverkehr parkt jetzt recht weit weg vom Lärm des rollenden Verkehrs auf der A 4. Aber auch weit weg vom Schuss. Denn das ist der andere Aspekt: Abseits der Öffentlichkeit spielt sich ein soziales Drama ab. Auch an diesem Sonntag ist die Rastanlage über ihre Kapazität hinaus belegt – wie jedes Wochenende. Bis in die Einfahrt hinein stehen Lastzüge aus Osteuropa. Eine Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer. Auf der A 44 bei Marsberg ist Anfang August ein Pkw-Fahrer um halb fünf in der Früh in einen Lkw gerast, der in der Einfahrt stand, und in seinem Auto verbrannt.

Auch für die Osteuropäer ist es alles andere als entspannend. Sie brüten in der Hitze. Mittags bereiten sie zwischen den Aufliegern oder im Trailer auf Camping-Kochern ihr Essen zu. Manche von ihnen dösen auf Klappstühlen im Schatten der Kabinen. Sie schlagen die Zeit tot. Mehr bleibt ihnen nicht zu tun. Viele sind schon seit Samstag hier – sonst würden sie keinen Platz mehr bekommen.

Wer genau hinsieht, entdeckt Dutzende Dosen Bier: saufen aus Frust und Langeweile, mehr als 1.000 Kilometer von der Heimat, von Frau und Kindern entfernt. Der eine oder andere sieht seine Familie für Wochen nicht – oder gar für Monate.

Wie die Planenbeschriftungen und Trailer-Kennzeichen erahnen lassen, sind die Fahrer quer durch Europa unterwegs, unter anderem im Auftrag großer westeuropäischer Speditionen oder Logistikkonzerne. Jetzt

sind sie in den Wirren der internationalen Gesetzgebung gestrandet.

Wo viele von ihnen bisher das Wochenende verbrachten, auf der anderen Seite der Grenze entlang der E 40 nach Lüttich, sind die Parkplätze verwaist. Denn seit 21. Juni kostet es einen Transportunternehmer 1.800 Euro Strafe wenn, so der Text der belgischen Bußgeldverordnung, „der Fahrer im Lkw angetroffen wird, während er seine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit verbringt“.

Dass Kontrolleure wie Hauptinspektor Raymond Lausberg (siehe FERNFAHRER 9/2014) diese Strafe auch verhängen, hat sich schnell herumgesprochen. „Meist stehen hier am Sonntag nur noch die Fahrer, die ihre verkürzte Ruhezeit nehmen“, berichtet Lausberg.

Konsequent kontrolliert er weiter, klärt die Fahrer fairerweise aber auch auf. Am 10. Juli hat Frankreich nachgezogen und ein eigenes

Gesetz geschaffen: mit einem klaren Verbot. Es sieht eine Strafe von bis zu 30.000 Euro vor und sogar eine Freiheitsstrafe für den Disponenten. „Nun herrscht offenbar Panik“, berichtet Lausberg. „Ein Fahrer aus Polen hat sogar seinen Auflieger in Frankreich stehen gelassen, um nur mit seiner Zugmaschine in Deutschland Unterschlupf zu suchen.“

Auch die Verbände der Speditionen und Logistiker sind in Aufruhr. In einem Brief an die EU-Kommission fragt der Verband der Transportunternehmer, die International Road Transport Union (IRU), ob das Vorgehen der Belgier und Franzosen rechtmäßig sei. Im Prinzip ja, heißt es in der Antwort aus Brüssel, die FERNFAHRER vorliegt. Man habe zwar nicht konkret verboten, dass die Fahrer ihre regelmäßige wöchentliche Ruhezeit im Lkw verbringen dürfen, aber im Geiste der Verordnung sollte er von seinem Arbeitgeber

Raymond Lausberg verhängt saftige Bußgelder, klärt die Fahrer aber auch auf – ohne Strafe.



auch nicht dazu gezwungen werden.

Konkret ist allerdings folgender Passus: In den alten Sozialvorschriften, der VO (EG) 3820/85, war es nur erlaubt, die tägliche Ruhezeit im Lkw zu verbringen. Bei der Neufassung in der 561/06 habe man der Tatsache Rechnung getragen, dass Lkw moderner und komfortabler geworden sind, und erlaubt, auch die verkürzte wöchentliche Ruhezeit dort zu verbringen. Da die Kontrolle der Sozialvorschriften aber in der Verantwortung der jeweiligen Mitgliedstaaten liege, sei es den beiden Ländern also freigestellt, ob sie das Vergehen als solches definieren.

Prof. Karlheinz Schmidt vom Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) zeigte sich enttäuscht von dieser Interpretation. Sie komme einem Freibrief für die unterschiedliche Auslegung einer EU-Verordnung gleich.

Im Gegensatz zu Richtlinien gelten Verordnungen eigentlich als unmittelbares Recht, das nicht erst in nationales Recht umgesetzt werden muss. Deshalb fordert Lausberg einmal mehr das Bundesverkehrsministerium (BMVI) zum Handeln auf. „Das größte europäische Transitland wird sonst zum Auffanglager von Lastwagenflotten und ihren Fahrern, die gezwungen sind, ihre Freizeit am Rande eines normalen sozialen Lebens zu verbringen.“

Findige Juristen warnen nun vor weiteren Problemen: Wenn der Fahrer in Belgien während seiner Pause kontrolliert werde, sei das die Arbeitszeit, die im Tacho festgehalten werden müsse. Und damit würde die Ruhezeit unterbrochen, die Fahrer müssten die 45 Stunden von vorn beginnen. „Das ist Unfug“, sagt Lausberg. „Ich unterhalte mich lediglich

Bier gegen Frust, Langeweile und die Sommerhitze.



Endloses Wochenende im Grenzgebiet. Kochen im Trailer bringt Abwechslung.



Unwürdig hausen die Kollegen aus Osteuropa zwischen den Lkw.



Seit Belgien die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit kontrolliert, sind die grenznahen deutschen Rastplätze am Wochenende mit Lkw aus Osteuropa verstopft.

Text | Jan Bergrath



Entlang der E 40 in Belgien sind die Parkplätze am Wochenende jetzt fast leer.



Die grenznahen deutschen Parkplätze dagegen aus allen Nähten.

mit Fahrern, die ich im Lkw antreffe. Dann frage ich sie, ob sie eine kleine oder eine große Pause machen. Das ist noch keine Kontrolle. Es ist nicht im Sinne der Verordnung, dass ich die Fahrer, nur weil die tatsächliche Kontrolle dann Arbeitszeit ist, gar nicht kontrollieren soll.“

So langsam kommt auch in Deutschland Bewegung in die Sache. Wolfgang Schaile beispielsweise, Arbeitsdirektor des Landes

Baden-Württemberg, überlegte am Rande einer Fachtagung von Kontrolleuren, ob nicht auch im deutschen Recht eine entspre-

prechende Regelung geschaffen werden kann, die das Verbringen der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit im Fahrzeug für unzulässig erklärt.

Auch die Gewerkschaft Verdi fordert inzwischen umfassende Kontrollen auf deutschen Straßen, um Sozialdumping zu verhindern. Es sei nicht nachvollziehbar, dass das BMVI in der Vergangenheit zwar formal für bestehende Regelungen eingetreten sei, aber praktisch nichts zu deren Durchsetzung unternahme. Nur im BMVI selbst gibt es noch keine konkrete Antwort auf die Frage, ob man weiter darauf beharre, es handele sich bei Artikel 8, Absatz 8 der Sozialvorschriften nur um eine „Kann-Bestimmung“. „Die laufenden Prüfungen sind noch nicht abgeschlossen“, heißt es aus Berlin. Doch immerhin: Es wird geprüft. ◀